

# Raid di CasaPound, Raggi contestata sulla funivia

MAURO FAVALE

«ENTRO il mandato», promette Virginia Raggi e tanto basta a strappare un applauso ai «visionari», come si definiscono quelli del comitato «Casalotti Libera», gli ispiratori del progetto della funivia di Roma. Un anno dopo l'annuncio in campagna elettorale, nel mezzo delle polemiche sulla città sporca, la sindaca mette la faccia su uno dei progetti più bersagliati dall'ironia delle opposizioni. Lo fa con una conferenza in XIII Municipio, sull'Aurelia, interrotta (e poi ripresa) a causa di una contestazione di una ventina di esponenti di CasaPound che, mezz'ora prima dell'inizio dell'incontro, prendono posto indisturbati nella sala del consiglio municipale per poi inscenare la loro protesta all'ingresso della sindaca.

SEGUE A PAGINA II



## Funivia a Casalotti la promessa di Raggi “Pronta entro il 2021”

Blitz di CasaPound, sindaca contestata e costretta a interrompere la presentazione del progetto

L'opera costerà 90 milioni. «Ne chiederemo una parte a governo e Regione»

«DALLA PRIMA DI CRONACA

MAURO FAVALE

«QUESTA città vive in mezzo alla spazzatura, non sappiamo quali sono le vostre politiche sull'immigrazione e sui campi rom, manca un assessore alla casa e voi pensate alla funivia», urlano gli esponenti del movimento di estrema destra guidati da Davide Di Stefano. La sindaca, seduta dietro a un tavolo insieme all'assessore Linda Meleo e alla minisindaca Giusi Castagnetta, resta immobile mentre la tensione sale e i neo fascisti di CasaPound vengono a contatto con tre-quattro agenti della polizia in borghese e alcuni vigili urbani. «Buffona, dimmettiti», urlano i manifestanti che sollevano un cartello: «Invece di buttare i soldi per la funivia pensa a tappare le buche in ogni via».

Nel parapiglia, tra spintoni e urla, la sindaca viene accompagnata all'esterno della sala. Mentre gli animi si placano e i 20 esponenti di CasaPound scappano per non farsi identificare, Raggi parla alle telecamere della sua diretta Facebook: «In città ci sono tanti problemi e persone esasperate da anni di malgoverno. Purtroppo Roma in questo momento è anche questo». Poi, rientra nella sala accolta tra gli applausi e illustra un progetto che costerà «al massimo 90 milioni di euro», da chiedere però, almeno in parte, a Regione e ministero, partner istituzionali che si esprimeranno solo dopo aver visto i dettagli dell'opera.

Attualmente mancano ancora parecchi passaggi formali. Quello presentato ieri, infatti, è solo uno studio di fattibilità «nato dal basso — afferma Raggi — dalla necessità di trovare una so-

luzione a una zona strozzata dal traffico», quella che va da Battistini a Casalotti, area che registra, nelle ore di punta, 30.000 spostamenti, il 60% verso il centro.

Il Comune ha effettuato anche un sondaggio, realizzato a dicembre su 1.200 romani. Quello che emerge è che «oltre il 67% dei residenti di Primavalle, Montespaccato, Casalotti e Selva candida dice sì alla funivia». Ancora non si sa chi la gestirà: «Vedremo», dice Stefano Brinchi dell'Agenzia per la mobilità. Non è detto che sia Atac, per intenderci, anche se il biglietto utilizzato sarà quello classico per gli altri mezzi pubblici.

Nell'ipotesi studiata dai tecnici del Campidoglio, la funivia sarà in grado di trasportare 43mila passeggeri al giorno, 3.000 l'ora su un percorso (al momento solo teorico) di circa 4 km che verranno percorsi in circa 19 mi-

nuti. Tra i 18 e i 24 mesi ci vorranno per realizzare le 4 fermate previste: Casalotti, Gra, Torrevecchia, Battistini. Sette, invece, erano quelle del progetto presentato dal comitato Casalotti Libera che dal 2010 prova a trovare in Comune interlocutori disponibili a sposare il progetto della funivia. «Raggi l'abbiamo conosciuta quando non era ancora consigliera e faceva parte di un comitato di Palmarola. Ha preso a cuore il progetto», racconta Alessandro Flavioni, presidente di Casalotti Libera.

Ora, per farli davvero felici, la sindaca dovrà andare fino in fondo a un progetto che, nel racconto della prima cittadina, sembra cosa fatta. E invece, a partire dai costi per finire al tracciato (con possibili espropri, divieto di sorvoli in zona ed eventuali complicazioni burocratiche), appare per nulla semplice da realizzare.